

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 530 594 A1**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 92114168.5

(51) Int. Cl. 5: **B62D 21/12, B62D 21/00**

(22) Anmelddatum: 20.08.92

(30) Priorität: 05.09.91 DE 4129538

W-7000 Stuttgart 31(DE)

Erfinder: Kronewitter, Rudolf

Nürtinger Strasse 94

W-7030 Böblingen(DE)

Erfinder: Henschel, Peter

Weilimdorfer Strasse 183

W-7000 Stuttgart 30(DE)

Erfinder: Soeffge, Friedhelm

Wengertgasse 22

W-7250 Leonberg-Gebersheim(DE)

Erfinder: Klosterhuber, Robert

Wollinstrasse 80

W-7000 Stuttgart 40(DE)

Erfinder: Sommerer, Karl

Im Krügele 1

W-7135 Wiernsheim(DE)

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
10.03.93 Patentblatt 93/10

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT NL SE

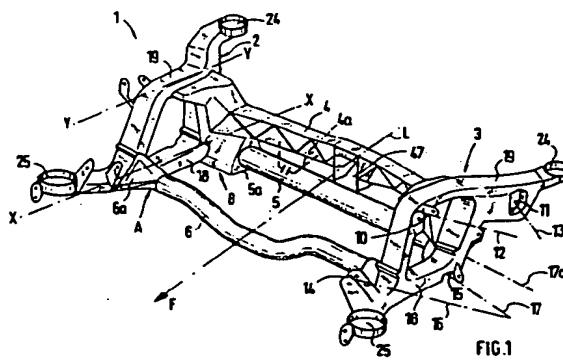
(71) Anmelder: Dr.Ing.h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Porschestrasse 42
W-7000 Stuttgart 40(DE)

(72) Erfinder: Häussler, Harald
Pforzheimer Strasse 83
W-7251 Friolzheim(DE)
Erfinder: Tschunko, Jan
Lindenbachstrasse 71

(54) Fahrschemel für ein Kraftfahrzeug.

EP 0 530 594 A1

(57) Ein Fahrschemel für ein Kraftfahrzeug weist zwei in Fahrzeulgängsrichtung verlaufende Seitenteile (2,3) auf, die über Querträger (4,5,6) miteinander verbunden sind und Lagerungen (10,11,14,15) für Lenker (12,13,16,17) von Radführungsgliedern aufweisen, wobei diese aus Seitenteilen (2,3) und Querträgern (4,5,6) bestehende Fahrschemel-Einheit mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist. Die Seitenteile (2,3) werden jeweils aus einem torsions- und biegesteifen Fachwerkrahmen gebildet, der sich in einer senkrechten Längsebene des Fahrzeugs erstreckt und zwischen den Seitenteilen (2,3) jeweils für sich lösbar anschraubbare torsionssteife Querträger (4,5,6) gehalten sind. Diese bilden mit den Seitenteilen (2,3) eine starre Montageeinheit, welche integrierte Lagerungen (10,11,14,15) für Lenker (12,13,16,17) von Radführungsgliedern in den Seitenteilen (2,3) umfasst. Die Einheit ist über jeweils ein in beabstandeten horizontalen Ebenen (x-x,y-y) angeordnete Lager (24,25) in einem Obergurt (19) und einem Untergurt (18) des Seitenteiles (2 bzw 3) am Fahrzeugaufbau lösbar befestigt.



Die Erfindung bezieht sich auf einen Fahrschemel für ein Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Ein Fahrschemel für eine Vorderachse eines Kraftfahrzeugs zur Anlenkung von Radführungsgliedern ist aus der DE-A 12 78 855 bekannt, bei dem Seitenteile mit Querträgern verbunden sind und eine fest verbundene Baueinheit gebildet wird. Die Verwendung eines solchen Fahrschemels ist allein für einen Fahrzeugtyp konzipiert und nicht für Fahrzeugtypen unterschiedlicher Bauart bzw. Antriebskonzeptionen verwendbar.

Aufgabe der Erfindung ist es, einen Fahrschemel zu schaffen, der bauartmäßig an verschiedenartig ausgeführte Fahrzeugtypen sowie Antriebs- und Betriebssysteme in einfacher Weise anpassbar ist und eine wirtschaftliche Montage bei der Herstellung sowie zur Reparatur gewährleistet.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Merkmale beinhalten die Unteransprüche.

Der Fahrschemel besteht in vorteilhafter Weise aus lösbar zusammengesetzten Bauelementen wie Seitenteilen und Querträgern. Dies ermöglicht gegenüber unlösbar miteinander verbundenen Elementen nach dem Stand der Technik, daß der Fahrschemel in Fahrzeugen unterschiedlicher Konzeption verwendet werden kann, indem allein die Querträger ausgewechselt werden und an die örtlichen Gegebenheiten des Fahrzeugaufbaus bzw. der verwendeten Antriebseinheit oder an ein Fahrzeug mit Hinterradlenkung angepasst werden kann. Die Seitenteile sind hierzu mit entsprechenden Befestigungsmöglichkeiten für örtlich verschiedenen ansetzbare Querträger versehen.

Die Seitenteile des Fahrschemels bilden mit den Querträgern eine starre Montageeinheit. Sie weisen integrierte Lageraufnahmen für die Radaufhängung auf, so daß diese Seitenteile mit verbundenen Radführungskern eine sogenannte Vormontageeinheit bilden, die nach Verbindung mit den Querträgern aus einer Endmontageeinheit besteht, welche z.B. in der Serienherstellung am Band lagegenau mit dem Fahrzeugaufbau verbindbar ist. Vorteilig bei dieser Montageart ist auch, daß die entsprechenden Einstellungen der Achse vor der Montage ins Fahrzeug durchgeführt werden können.

Die Seitenteile sind vorzugsweise in Leichtbauweise aus Aluminiumguß bestehend und weisen jeweils zwischen einem Untergurt und einem Obergurt verbindende aufrechte Streben auf, wobei sich zwischen diesen Streben und den Gurten eine Öffnung bildet, die bei angetriebenen Hinterrädern zur Durchführung einer Gelenkwelle dient und die zentrisch zur Raddrehachse liegt.

Am vorderen freien Ende des Untergurtes und am hinteren freien Ende des Obergurtes sind Lager zur Festlegung am Aufbau einsetzbar. Diese sind etwa in einem gleichen Längsabstand zur Raddrehachse vorgesehen, damit gleiche Querkräfte bzw. Seitenkräfte in die Fahrschemellager eingeleitet werden. Auch liegt auf der Verbindungsleitung der beiden Lager die Raddrehachse, was den Vorteil einer geringen Momenteneinleitung in den Fahrschemel mit sich bringt.

Die Lager weisen eine definierte elastische Kennung in Längs-, Quer- und Hochrichtung auf.

Die Querträger des Fahrschemels sind entsprechend dem Fahrzeugtyp wie z.B. mit hintenliegendem Antriebsaggregat oder mit vornliegendem Antriebsaggregat und hintenliegendem Differential ausgelegt, wobei die Seitenteile unverändert für jeden dieser Fahrzeugtypen verwendbar sind. Die Verbindung der Querträger erfolgt in Knotenpunkten der Seitenteile. In Abhängigkeit von dem Fahrzeug mit einer hintenliegenden Antriebseinheit oder dem Fahrzeug mit der vornliegenden Antriebseinheit und Hinterachs differential ist der Querträger dann entsprechend entweder als Brückenglied oder als Querträger mit einem Mittenlager für das Differential ausgeführt, das vorzugsweise in einer neutralen Zone liegt, in der geringste Bewegungen vorkommen. Das Differential ist nur in diesem einen Lager am Fahrschemel abgestützt. Das weitere Lager kann unmittelbar am Fahrzeugaufbau oder an einem Träger des Fahrzeugs mit relativ großer Basis vorgesehen sein, so daß im Fahrschemel nur mäßige Kräfte in Hochrichtung und vor allem kein Kippmoment eingeleitet wird; wie es bei einer Anordnung der beiden Lager zur Halterung des Hinterachs differentials nach dem Stand der Technik am Fahrschemel der Fall sein würde.

Auch wird bei einem Fahrzeug mit zusätzlicher Hinterradlenkung und unabhängig von der Lage des Antriebsaggregats ein anderer hintenliegender Querträger verwendet, als bei einem Fahrzeug nur mit Vorderradlenkung. In diesem Fall mit zusätzlicher Hinterradlenkung wird ein Querträger verwendet, in dem ein entsprechender Stellzylinder für die Lenkung angeordnet ist oder der Stellzylinder ist in den Querträger integriert, wobei der Stellzylinder dann an jedem Ende mit einer länglichen Konsole verbunden ist, die am Seitenteil angeschraubt ist. Durch die Konsole wird die am Radträger angreifende Spurstange ohne Umlenkung geführt und über ein Gelenk mit der Kolbenstange verbunden. Der Querträger ist im Querschnitt teilweise eckig ausgeführt und entsprechend der aufzunehmenden Belastungen ausgelegt.

Die Konsole sind vorzugsweise biege- und torsionsweich ausgeführt, damit Kräfte auf die Stellzylinder weitestgehend ferngehalten werden können. Zur Erzielung einer kompakten Bauweise der

Einheit Querträger, bestehend aus integriertem Stellzylinder mit Hinterradstellglied, ist dieses unmittelbar mit dem Gehäuse des Stellzylinders bzw. dem Querträger verbunden, entweder vor oder hinter dem Querträger - in bezug auf die Fahrtrichtung

Die Querträger sind je nach Fahrzeugtyp angepasst ausgeführt, wie vorstehend beschrieben ist. So ist es bei einer hinteren Antriebseinheit erforderlich, daß ein relativ großer, vom Querträger freier Raum in Hochrichtung geschaffen wird. Dies wird in vorteilhafter Weise durch ein die Antriebsseinheit überspannenden Brückenglied erzielt, das mit seinen abwärts gerichteten Schenkeln am Seitenteil über Schrauben befestigt ist, die in Fahrzeuggängsrichtung verlaufen und hierdurch ein Toleranzausgleich möglich wird.

Zur wirtschaftlichen Herstellung des Brückengliedes besteht dies aus zwei Gleicheteilen, die mittig im Bereich der querlaufenden Stützstege über einen Bolzen gelenkig miteinander verbunden sind. Das Brückenglied ist in Leichtbauweise ausgeführt und weist hierzu zwischen Ober- und Untergurt verbindende, fachwerkartig angeordnete Stege auf, die zwischen sich Öffnungen bilden.

Die Querträger sind im Querschnitt entweder rund oder bestehen aus einem gerippten Gußteil als U- oder Doppel-T-Profil oder sind vieleckig ausgeführt und bestehen aus Leichtmetall oder einem anderen leichten Material. Die Anbindung an die Seitenteile erfolgt über Verbindungsflansche an den Enden der Querträger. Diese sind angeschweißt oder in anderer Weise mit dem Querträger verbunden. Die Ausbildung des Fahrschemels als Montageeinheit, bestehend aus lösabaren Seitenteilen und Querträgern, ergibt den Vorteil der Austauschbarkeit aller Teile im Reparaturfall. Des Weiteren kann in einfacher Weise ein Triebwerk bzw. Aggregatausbau durch Entfernen eines unteren Querträgers vorgenommen werden, wobei die Radaufhängung unverändert bleibt, so daß eine Achsvermessung entfällt.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

Fig. 1	eine schaubildliche Darstellung eines Fahrschemels für ein Fahrzeug mit einem Hinterachs differential,
Fig. 2 und 3	schaubildliche Darstellungen eines Fahrschemels für ein Fahrzeug mit einer hintenliegenden Antriebseinheit,
Fig. 4	eine schematische Darstellung eines Seitenteiles des Fahrschemels mit den Anbindungen der Querträger gemäß der

Fig. 5 und 5a

Fahrzeugtypen nach den Fig. 1 und 2,

ein konstruktiv ausgeführtes Seitenteil des Fahrschemels, wobei Fig. 5 eine Ansicht auf das Seitenteil von innen und Fig. 5a eine Ansicht des Seitenteils von außen zeigt,

Fig. 6

ein innenliegender oberer Querträger für die Ausführung nach dem Fahrzeugtyp gemäß Fig. 1,

Fig. 7

ein vorne liegender unterer Querträger für die Ausführung nach dem Fahrzeugtyp gemäß Fig. 1,

Fig. 8

ein hinten untenliegender Querträger für die Ausführung nach dem Fahrzeugtyp gemäß den Fig. 1 und 2,

Fig. 9

ein vorne liegender unterer Querträger für die Ausführung nach dem Fahrzeugtyp gemäß Fig. 2,

Fig. 10

die vergrößerte Darstellung einer Hälfte eines Brückengliedes für den Fahrzeugtyp gemäß Fig. 2,

Fig. 11

eine Draufsicht eines hinteren untenliegenden, aus einem Stellzylinder bestehenden Querträgers,

Fig. 12

eine Einzelheit Z der länglichen Konsole zwischen Seitenteil und Stellzylinder in einer Vorderansicht, und

Fig. 13

eine Ansicht in Richtung X der Fig. 12 auf ein Stabilager geschen.

Ein Fahrschemel 1 für ein Kraftfahrzeug umfasst zwei baugleiche Seitenteile 2 und 3 sowie diese miteinander verbindende Querträger 4, 5 und 6 (Fig. 1) für einen ersten Fahrzeugtyp mit vornliegendem Antriebsaggregat und Hinterachs differenti al und mit Querträgern 7, 8 und 9 (Fig. 2) für einen Fahrzeugtyp mit einem hintenliegenden Antriebsaggregat, bestehend aus Motor, Getriebe und Hinterachs differential. Jeder Fahrzeugtyp kann eine Hinterradlenkung aufweisen, die einen speziellen hinteren Querträger 50 statt des Querträgers 5 bzw. 8 bedingt.

Das Seitenteil 2 und 3 besteht aus einem torsions- und biegesteifen Fachwerkrahmen mit z.B. einseitiger Verrippung, das sich an jeder Radseite in einer senkrechten Längsebene erstreckt. Die Verrippung am Seitenteil ist so ausgeführt, daß das Profil nur zur Fahrzeugmitte offen ist, so daß am Rad anfallender Schmutz sich nicht in den

Rippen festsetzt. Zwischen den Seitenteilen 2 und 3 sind die Querträger 4, 5 und 6 bzw. 7, 8 und 9 angeordnet und mit den Seitenteilen 2 und 3 verschraubt. In den Seitenteilen 2 und 3 sind Lagerungen 10 und 11 für in einer oberen Ebene Y-Y angeordnete Lenkerarme 12, 13 und Lagerungen 14, 15 für in einer unteren Ebene X-X angeordnete Lenkerarme 16, 17 vorgesehen (Fig. 1). Des Weiteren ist in der Ebene der Lenker 16 und 17 eine Spurstange 17a angeordnet, die sich am Querträger 5 bzw. 8 abstützt. Bei einer Anordnung einer Hinterradlenkung ist die Spurstange 17a mit einer Kolbenstange eines Stellzylinders verbunden.

Die Seitenteile 2, 3 sind vorzugsweise als Gußteile ausgeführt und weisen jeweils in einer ersten unteren horizontalen Ebene X-X einen Untergurt 18 und im Abstand hierzu in einer zweiten oberen horizontalen Ebene Y-Y einen Obergurt 19 auf. Diese Gurte 18 und 19 sind über beabstandete aufrechte Streben 20 und 21, die eine Öffnung 27 zwischen sich bilden, miteinander einteilig zu einer Festigkeitseinheit verbunden. An den freien Enden 22 und 23 der Gurte 19 und 18 sind jeweils Lager 24 und 25 zur Verbindung mit dem Fahrzeugaufbau 26 vorgesehen, die nicht näher gezeigt sind. An den Seitenteilen sind Gehänge 48 für Stabilisatoren 49 befestigt.

Damit eine Beeinflussung der Radaufhängung über die Lager in den Seitenteilen 23 unterbunden wird, sind diese in definierter Weise ausgelegt. So wird der Fahrschemel 1 über stehende elastische Lager mit dem Fahrzeugaufbau 26 verbunden. Diese Lager weisen in Fahrzeughoch- und -längsrichtung eine weichere Kennung auf als in Fahrzeugquerrichtung. Vorzugsweise sind diese Lager des Fahrschemels zur Befestigung am Fahrzeugaufbau in einem gleichen Längsabstand a zu einer Raddrehachse bzw. zu einem Mittelpunkt P der Öffnung 27 in den Seitenteilen angeordnet. Der Querträger 5 bzw. 8 weist inliegend den Stellzylinder 40 auf, der von einem Trägerteil umgeben ist, das entsprechend der Belastung dimensioniert ist und eine teilweise eckige Form aufweist. Mit dem Trägerteil des Stellzylinders 40 ist ein Hinterradstielglied 44 verbunden, das eine kompakte Bauweise mit dem Querträger 8 bildet.

Die zwischen den Streben 20 und 21 und den Gurten 18 und 19 der Seitenteile 2 und 3 gebildete Öffnung 27 weist einen ungefähren Mittelpunkt P auf, der mit der Raddrehachse übereinstimmt bzw. durch den eine nicht gezeichnete Gelenkwelle bei Hinterradantrieb hindurchgeführt ist.

Zur Montage sind die Seitenteile 2 und 3 mit den unteren Lenkern 16, 17 und den oberen Lenkern 12, 13 verbunden und bilden eine Vormontageeinheit. Diese Einheit wird mit den Querträgern 4, 5, 6 bzw. 7, 8, 9 verbunden und als Endmontageeinheit über die Abstützlager 24, 25 mit dem

Fahrzeugaufbau 26 zusammengeführt.

Die Montage in anderer Weise, wie die Verbindung der Seitenteile 2, 3 mit den Querträgern und anschließend die Verbindung mit der Radaufhängung, ist auch möglich. Die Montageweise erfolgt jeweils nach den günstigsten Gegebenheiten einer Bandfertigung.

Die Lager 24 und 25 im Seitenteil 2, 3 für die Abstützlager zum Fahrzeugaufbau 26 sind auf einer Verbindungsline 30 angeordnet, die durch den Mittelpunkt P der Öffnung 27 bzw. durch die Raddrehachse verläuft. Unmittelbar benachbart dieser Verbindungsline 30 ist einerseits die Aufnahme 11 für einen oberen hinteren Lenkerarm 13 und andererseits die Aufnahme 14 für einen unteren vorderen Lenkerarm 16 vorgesehen.

Die Querträger 4, 5 und 6 bzw. 7, 8 und 9 sind über Schrauben in Knotenpunkten der Seitenteile 2 und 3 gehalten, wobei für die Querträger 5 und 8 jeweils gleiche Befestigungsbohrungen 31, 32 in den Seitenteilen 2 und 3 verwendet werden. Für die Querträger 4 und 7 wird dagegen nur eine Befestigungsbohrung 33 gemeinsam verwendet, wobei der Querträger 7 eine weitere Bohrung 33c aufweist, was in Fig. 4 näher dargestellt ist. In dieser Fig. 4 sind die Querträger 4, 5, 6, 7, 8 und 9 für die beiden Fahrzeugtypen gemäß der Fig. 1 und 2 gemeinsam gezeigt.

In der unteren horizontalen Ebene X-X für den ersten Fahrzeugtyp gemäß Fig. 1 mit Hinterachsdiifferential werden die Querträger 4, 5 und 6, wie vorstehend schon beschrieben, verwendet. So ist in der unteren horizontalen Ebene X-X im zusammentreffenden Bereich A des Untergurtes 18 mit der aufrechten Strebe 20 der vornliegende Querträger 6 (Fig. 7) angeordnet, der endseitig jeweils einen Verbindungsflansch 6a aufweist, der über Schrauben mit dem Seitenteil 2 und 3 verbunden wird. Dieser Querträger 6 kann entweder zweischalig ausgeführt sein oder aus einem Rohr bestehen. Der Formverlauf des Trägers in Fahrzeugquerrichtung ist entsprechend der Form des Hinterachsdiifferentials und von Abgasleitungen 34 ausgeführt.

Der weitere hintenliegende Querträger 5, 8 in der Ebene X-X ist im zusammentreffenden Bereich B des Untergurtes 18 mit der Strebe 21 angeordnet und über endseitige Verbindungsflansche 5a mittels Schrauben 35 und 36 (Fig. 8) am Seitenteil 2, 3 befestigt. Der Verbindungsflansch 5a und der Querträger 5 bzw. 8 kann einteilig ausgebildet sein. Dieser Querträger 5 bzw. 8 kann bei einem Fahrzeug mit Hinterradlenkung gemäß der Fig. 11 und 12 aus einem Stellzylinder 38 bestehen, was nachstehend näher erläutert wird.

Oberhalb des Querträgers 5 bzw. 8 ist ein weiterer Querträger 4 bzw. 7 zwischen den Seitenteilen 2 und 3 angeordnet. Zur Befestigung des Trägers 4 über Schrauben sind Bohrungen in An-

sätzen der Seitenteile 2 und 3 angeordnet, die in Fahrzeuglängsrichtung verlaufen. Über eine in einer oberen Bohrung 33 eingesetzte Schraube 33a wird einerseits der Querträger 4 und andererseits der Querträger 7 befestigt, der zudem über einen weiteren Bolzen 33b in der Bohrung 33c im Seitenteil 2, 3 gehalten wird.

Der Querträger 4 ist vorzugsweise als U-Profil in Guß- oder Blechbauweise ausgeführt und weist eine in der Fahrzeuglängsmittenachse angeordnete Lageraufnahme 47 auf, die ein Hinterachsdifferenti al über ein eingesetztes Lager abstützt. Der Träger 4 kann über Abstützungen 4a zu beiden Seiten der Lageraufnahme 37 mit dem darunterliegenden Träger 5 verbunden sein.

Der weitere Querträger 7 (Fig. 2) ist als bogeng förmiges Brückenglied ausgebildet, das vertikal erstreckende Schenkel 7a aufweist, an die sich oberhalb der Ebene Y-Y der Seitenteile 2, 3 quer verlaufende Stützstege 7b anschließen. Das Brückenglied 7 besteht vorzugsweise aus zwei baugleichen Teilen 7a und 7b, wobei der quer verlaufende Stützsteg 7b jedes Brückengliedes über einen Bolzen 38 verbunden ist, der sich in Fahrzeuglängsrichtung erstreckt. Dieser Bolzen 38 hat alleinig eine Verbindungsfunction ohne Festigkeitsmäßig zu wirken. Das Brückenglied besteht aus einem Fachwerklement mit Rippen 46, zwischen denen Öffnungen 41 gebildet sind.

Gemäß der Ausführung nach Fig. 2 ist mit den freien Enden 22 des Untergurtes 18 der Seitenteile 2 und 3 der Querträger 9 verbunden, welcher im Querschnitt rechteckförmig ausgeführt ist und an seinen freien Enden Aufnahmen zum Überstecken auf die Seitenteile 2, 3 aufweist und eine Verbindung über Bolzen erfolgt.

Der Querträger 5 bzw. 8 kann mit einem Stellzylinder für eine Hinterradlenkung verbunden sein, was nicht näher dargestellt ist. Die Kolbenstange 44 des Stellzylinders 40 ist dann mit der Spurstange 17a verbunden, die gelenkig am Radträger des Fahrzeugs angreift.

Nach einer weiteren Ausführung gemäß der Fig. 11 und 12 ist der Stellzylinder 40 als Querträger 50 ausgeführt, der dann die Querträger 5 bzw. 8 ersetzt. An den freien Stirnenden 41 des Zylindergehäuses ist jeweils eine längliche Konsole 42 befestigt, die mit den Seitenteilen 2 und 3 lösbar über Schrauben verbunden wird. Diese Konsole 42 besteht aus einem torsions- und biegeweichen offenen Profil, das in Querrichtung etwa winkel förmig ausgebildet ist. Mit der Konsole 42 ist wahlweise ein Lager 43 eines Stabilisators 48 verbunden.

Patentansprüche

- Fahrsschemel für ein Kraftfahrzeug mit zwei in Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden Seitentei-

len, die über Querträger miteinander verbunden sind und Lagerungen für Lenker von Radführungsgliedern aufweisen und die aus Seitenteilen und Querträgern bestehende Fahrsschemel-Einheit mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) jeweils aus einem torsions- und biegesteifen Fachwerkrahmen gebildet sind, der sich in einer senkrechten Längsebene des Fahrzeugs erstreckt und zwischen den Seitenteilen (2, 3) jeweils für sich lösbar anschraubbare torsionssteife Querträger (4, 5, 6 bzw. 7, 8, 9) gehalten sind, die mit den Seitenteilen (2, 3) eine starre Montageeinheit bilden, welche integrierte Lagerungen (10, 11 und 14, 15) für Lenker (12, 13 und 16, 17) von Radführungsgliedern in den Seitenteilen (2, 3) umfasst und die Einheit über jeweils ein in beabstandeten horizontalen Ebenen Y-Y und X-X angeordnete Lager (24, 25) in einem Ober- und Untergurt (19, 18) des Seitenteiles (2 und 3) am Fahrzeugaufbau (26) lösbar befestigt ist.

5. Fahrsschemel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2 und 3) mit den Lenkern (12, 13 und 16, 17) des Radführungsgliedes eine Vormontageeinheit bilden, die verbunden mit den Querträgern (4, 5, 6 bzw. 7, 8, 9) als Endmontageeinheit ausgebildet ist, welche lagegenau, die Radeinstellungswerte unverändert beibehaltend, am Fahrzeugaufbau (26) befestigbar ist.

10. Fahrsschemel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2 und 3) mit den Lenkern (12, 13 und 16, 17) des Radführungsgliedes eine Vormontageeinheit bilden, die verbunden mit den Querträgern (4, 5, 6 bzw. 7, 8, 9) als Endmontageeinheit ausgebildet ist, welche lagegenau, die Radeinstellungswerte unverändert beibehaltend, am Fahrzeugaufbau (26) befestigbar ist.

15. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Lager (24, 25) des Fahrsschemels (1) an den Seitenteilen (2, 3) aus senkrecht stehenden elastischen Lagern bestehen, die in Fahrzeuglängs- und -hochrichtung eine weichere Kennung aufweisen als in Fahrzeugquerrichtung.

20. Fahrsschemel nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Lager (24, 25) des Fahrsschemels (1) zur Befestigung am Fahrzeugaufbau (26) an jedem Seitenteil (2, 3) etwa in einem gleichen Längsabstand (a) zur Radachse (Mittelpunkt P) angeordnet sind.

25. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

30. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

35. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

40. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

45. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

50. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

55. Fahrsschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) als Gußteile ausgeführt sind und jeweils einen in der ersten unteren horizontalen Ebene (X-X) verlaufenden Untergurt (18) und einen in der zweiten horizontalen Ebene (Y-Y) verlaufenden Obergurt (19) aufweisen, die über im Abstand angeordnete aufrechte Streben (20, 21) miteinander verbunden

sind und jeweils am freien Ende (22) des Untergurts (18) und am freien Ende (23) des Obergurts (19) die Lager (24, 25) zur Befestigung am Fahrzeugaufbau (26) angeordnet sind.

5

6. Fahrenschemel nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen den Streben (20, 21) und den Gurten (18, 19) der Seitenteile (2, 3) eine Öffnung (27) gebildet wird, die im Bereich einer durchgeführten Gelenkwelle eines Hinterradantriebs angeordnet ist.

10

7. Fahrenschemel nach den Ansprüchen 1 und 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Lager (24, 25) in den Seitenteilen (2, 3) sowie eine Drehachse des über die Lenkerarme (12, 13 und 16, 17) der Radaufhängung gehaltenen Rades auf einer gemeinsamen Verbindungsleitung (30) liegen.

15

8. Fahrenschemel nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Lager (14 und 11) für einen - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - vorderen unteren Lenkerarm (16) und einen - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - hinteren oberen Lenkerarm (13) im Seitenteil (2, 3) nahe der Verbindungsleitung (30) angeordnet sind.

20

9. Fahrenschemel nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenteile (2, 3) jeweils örtlich versetzt angeordnete Verbindungsknoten (A und B) für mehrere lösbar zu befestigende Querträger (5, 6 bzw. 8) aufweisen, wobei jeweils drei Querträger (4, 5, 6 und 7, 8, 9) mit den beiden Seitenteilen (2 und 3) und den Radführungslenkern (12, 13 und 16, 17) sowie einer Spurstange (17a) die Montageeinheit bilden.

25

10. Fahrenschemel nach den Ansprüchen 1, 5 und 9, dadurch gekennzeichnet, daß in der unteren horizontalen Ebene (X-X) im Zusammentreffen des Untergurts (18) mit den beiden aufrechten Streben (20, 21) der Seitenteile (2, 3) jeweils die Verbindungsknoten (A und B) gebildet sind, in denen - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - über Verbindungsflansche jeweils ein hinterer und ein vorderer Querträger (5, 6 bzw. 8, 9) mittels Schrauben befestigbar ist und ein weiterer Querträger (4 bzw. 7) oberhalb des hinteren Querträgers (5 und 8) an der aufrechten Strebe (21) jeweils über Verbindungsflansche gehalten wird.

30

11. Fahrenschemel nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der weitere Querträger (4)

35

eine in der Fahrzeulgängsmittenachse (L) angeordnete Lageraufnahme (47) für ein Hinterachs differential aufweist, das - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - nur eine hintenliegende Abstützung aufweist und über eine weitere vornliegende Abstützung an einem Querträger bzw. am Fahrzeugaufbau gelagert ist.

40

12. Fahrenschemel nach den vorhergehenden Ansprüchen, dadurch gekennzeichnet, daß der weitere Querträger (7) als bogenförmiges Brückenglied ausgebildet ist und vertikal erstreckende Schenkel (7a) mit anschließenden querlaufenden Stützstegen (7b) umfasst, wobei die Schenkel (7a) über Schrauben mit den Seitenteilen (2, 3) verbindbar sind.

45

13. Fahrenschemel nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Schenkel (7a) des Brückengliedes (7) über in Fahrzeulgängsrichtung angeordnete Schrauben an den Seitenteilen (2, 3) befestigbar sind.

50

14. Fahrenschemel nach den vorhergehenden Ansprüchen 12 und 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Brückenglied (7) zweigeteilt aus gleichen Bauteilen bestehend ausgebildet ist und die beiden querlaufenden Stützstege (7b) des Brückengliedes miteinander verbunden sind.

55

15. Fahrenschemel nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindung der beiden Stützstege (7b) über einen in Fahrzeulgängsrichtung angeordneten, eine Relativbewegung zulassenden Gelenkbolzen (38) erfolgt.

60

16. Fahrenschemel nach den Ansprüchen 1, 2 und 9, dadurch gekennzeichnet, daß der weitere Querträger (7) über mindestens eine in Fahrzeulgängsrichtung ausgerichtete Schrauben (35, 36) am Seitenteil (2, 3) befestigbar ist.

65

17. Fahrenschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 9 und 10, dadurch gekennzeichnet, daß der - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - vornliegende Querträger (9) über endseitige Verbindungsflansche an den freien Enden (22) der Untergurte (18) der Seitenteile (2, 3) befestigbar ist.

70

18. Fahrenschemel nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß einerseits zwischen den Seitenteilen (2, 3) und andererseits zwischen den in einer unteren horizontalen Ebene (X-X) angeordneten Querträgern (8, 9) sowie dem überspannenden Brückenglied (7) eine Antrieseinheit angeordnet ist.

19. Fahrschemel nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Gurte (18, 19) und die Streben (20, 21) der Seitenteile (2, 3) über Rippen verbundene Wände umfassen, und zwischen den jeweiligen Rippen Hohlräume bzw. Durchbrüche vorgesehen sind. 5

20. Fahrschemel nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß der - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - in der unteren horizontalen Ebene (X-X) angeordnete Querträger (8) einen Stellzylinder (40) für eine Hinterradlenkung aufnimmt, dessen Kolbenstange mit der Spurstange (17a) gelenkig verbunden ist. 10 15

21. Fahrschemel für ein Kraftfahrzeug mit einer Hinterradlenkung und zwei in Fahrzeuggängsrichtung verlaufenden Seitenteilen, die über Querträger miteinander verbunden sind und Lagerungen für Lenker von Radführungsgliedern aufweisen, wobei diese Fahrschemel-Einheit mit dem Fahrzeugaufbau verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß - in bezug auf die Fahrtrichtung (F) - ein hintenliegender unterer Querträger (50) aus einem Stellzylinder (40) besteht, an dessen freie Enden jeweils eine längliche Konsole (42) befestigt ist, welche über Schrauben lösbar mit den Seitenteilen (2, 3) verbunden wird und durch die eine Kolbenstange (44) des Stellzylinders (40) geführt und mit der Spurstange (17a) verbunden ist. 20 25 30 35

22. Fahrschemel nach Anspruch 21, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Konsole (42) aus einem biege- und torsionsweichen Profil besteht, an dem eine integrierte Lagerung (43) für einen Stabilisator (48) vorgesehen ist. 40

23. Fahrschemel nach den Ansprüchen 21 und 22, **dadurch gekennzeichnet**, daß mit dem Gehäuse des Stellzylinders (40) ein Ventil umfassendes Hinterradstellglied (45) verbunden ist. 45

24. Fahrschemel nach den Ansprüchen 1, 2, 5 und 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Verrippungen am Seitenteil (2 und 3) in der Weise angeordnet sind, daß diese zur Fahrzeugmittellängsachse hin gerichtet sind, wobei die Außenflächen der Seitenteile geschlossen sind. 50

FIG.1

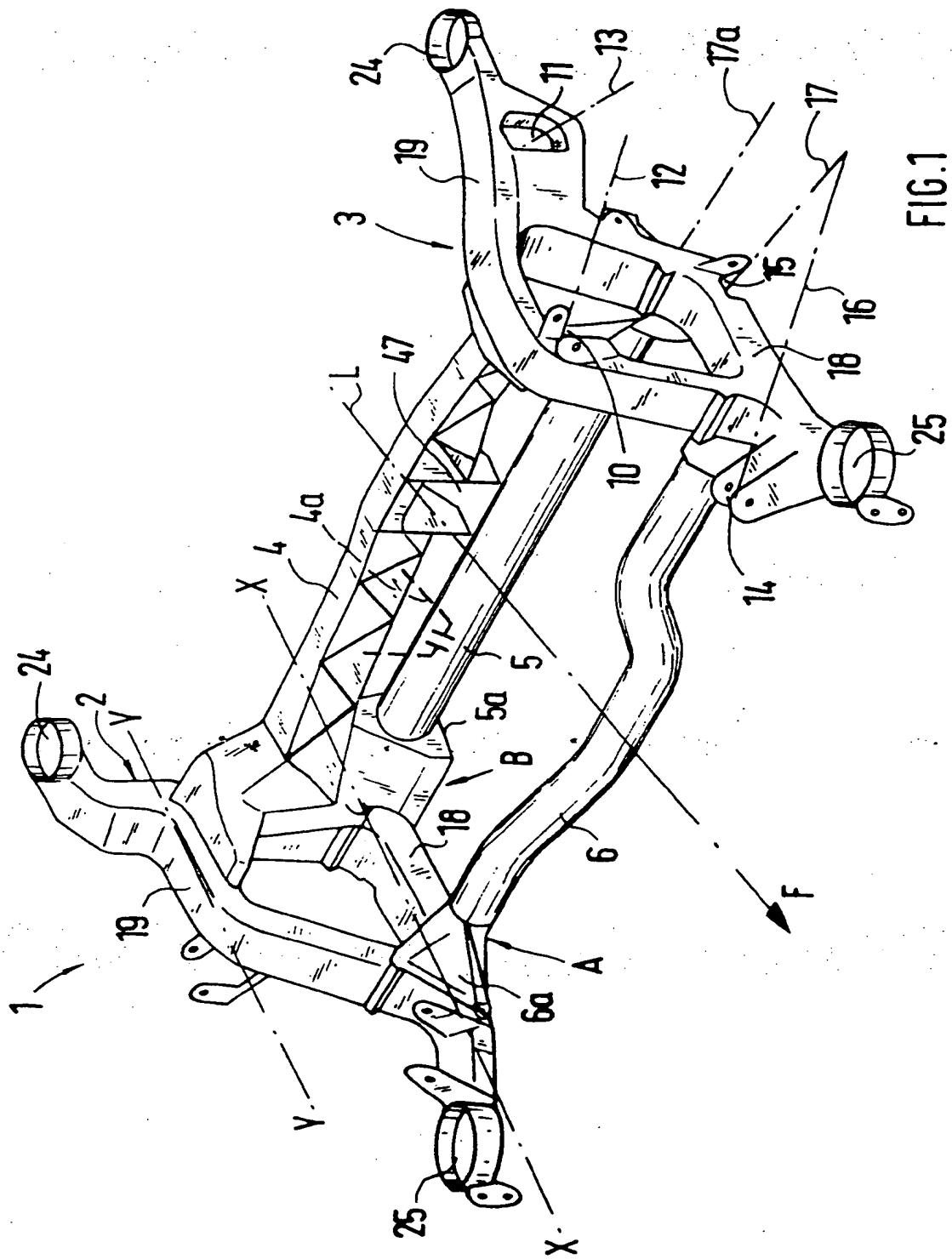


FIG. 2

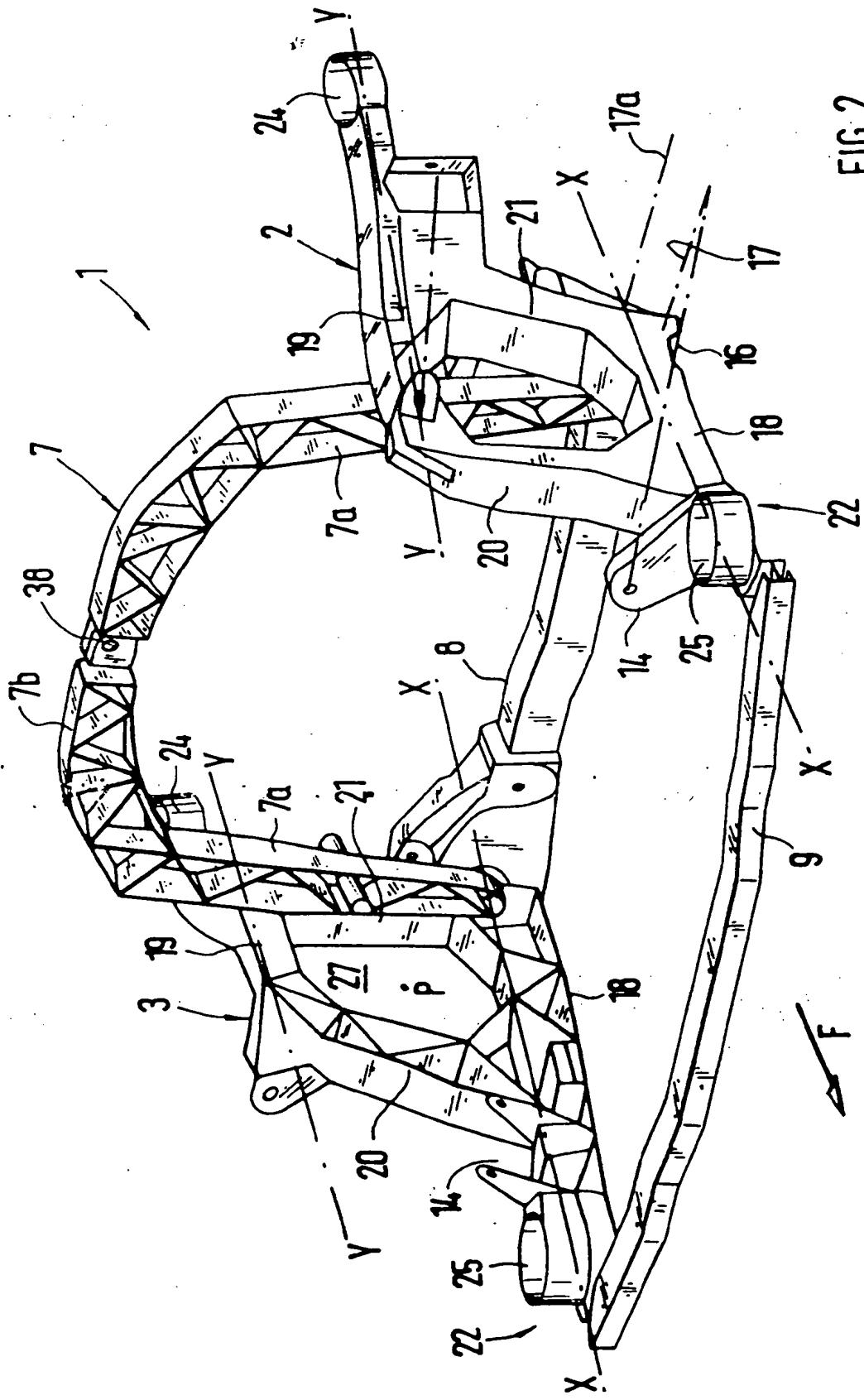
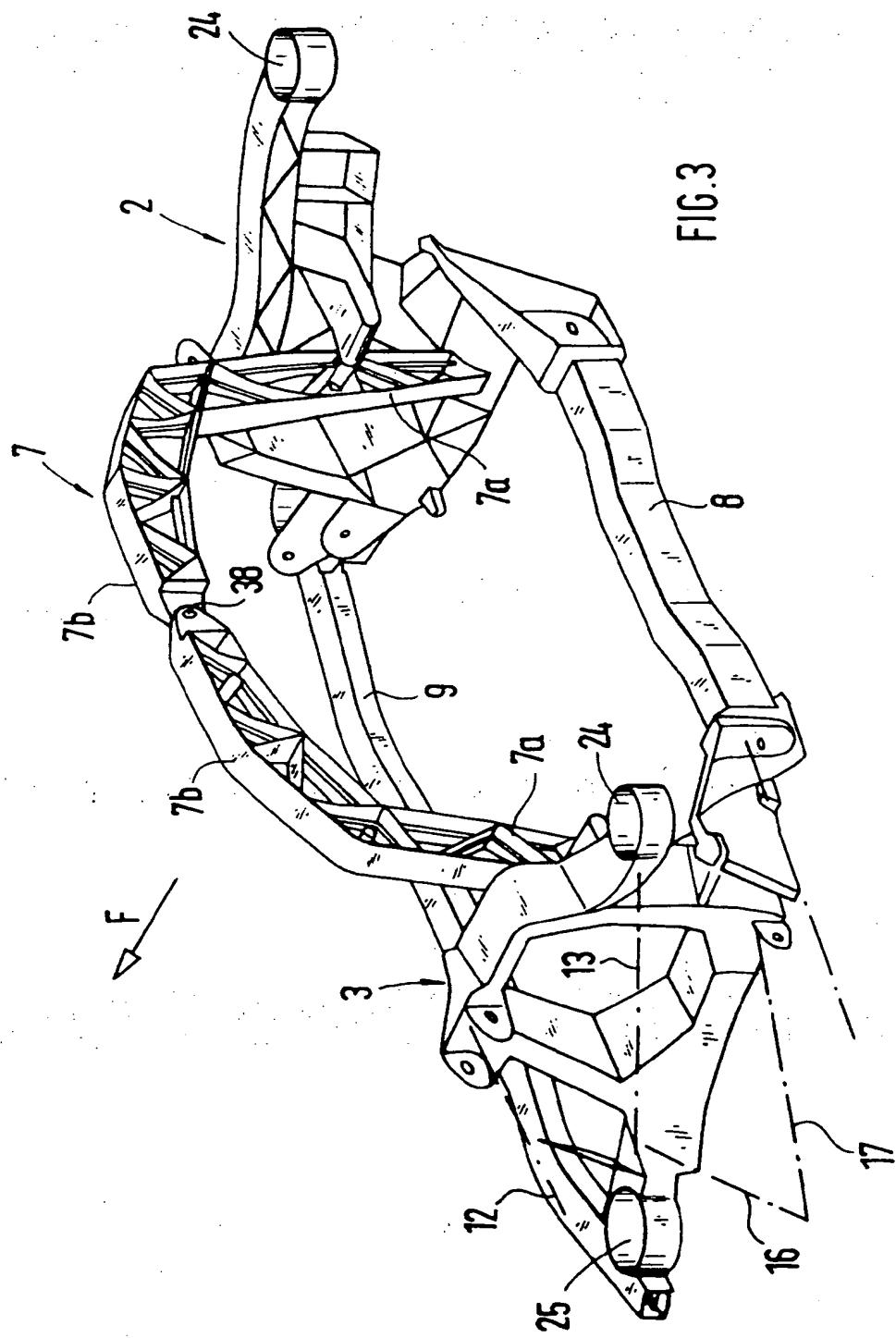


FIG. 3



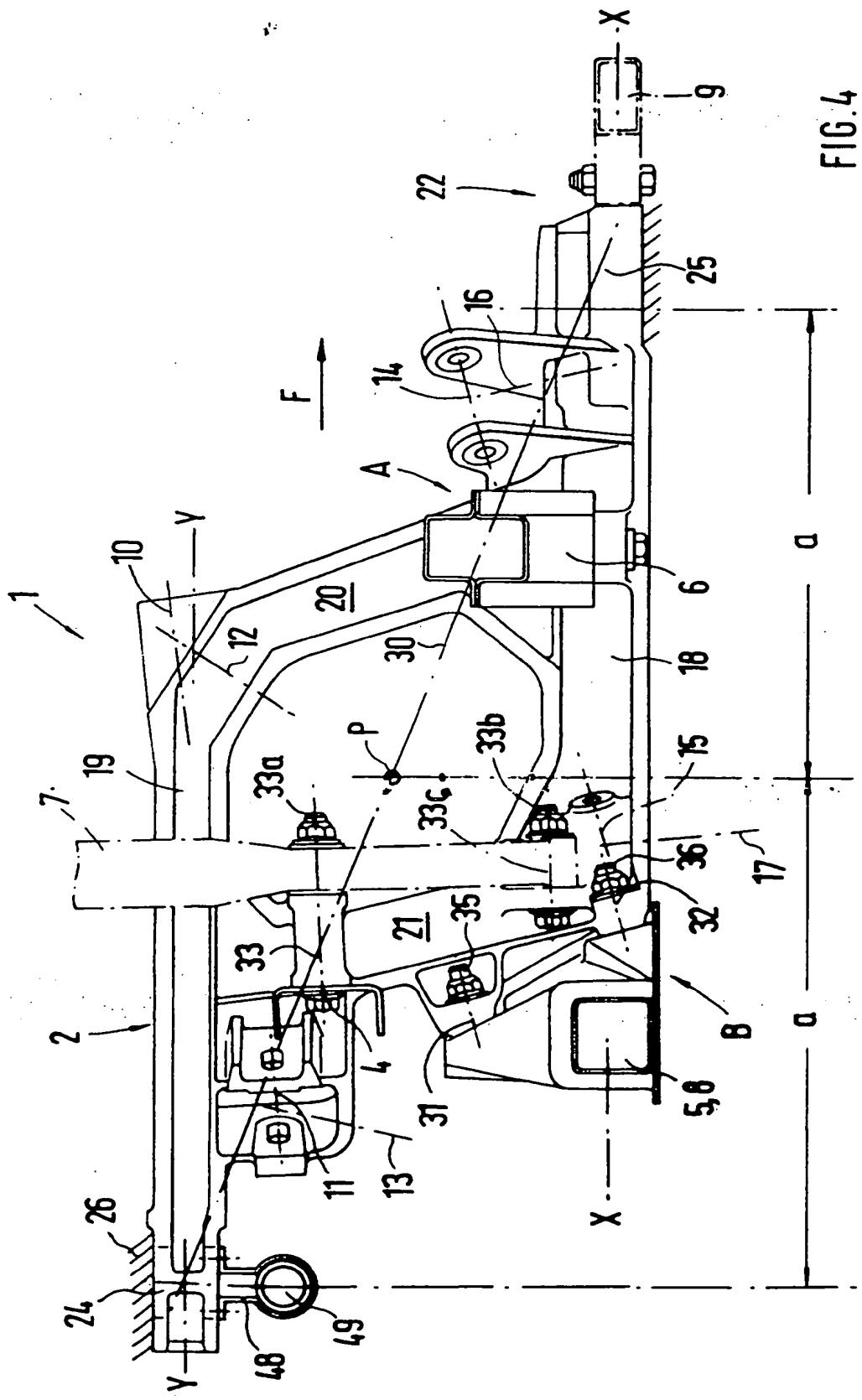
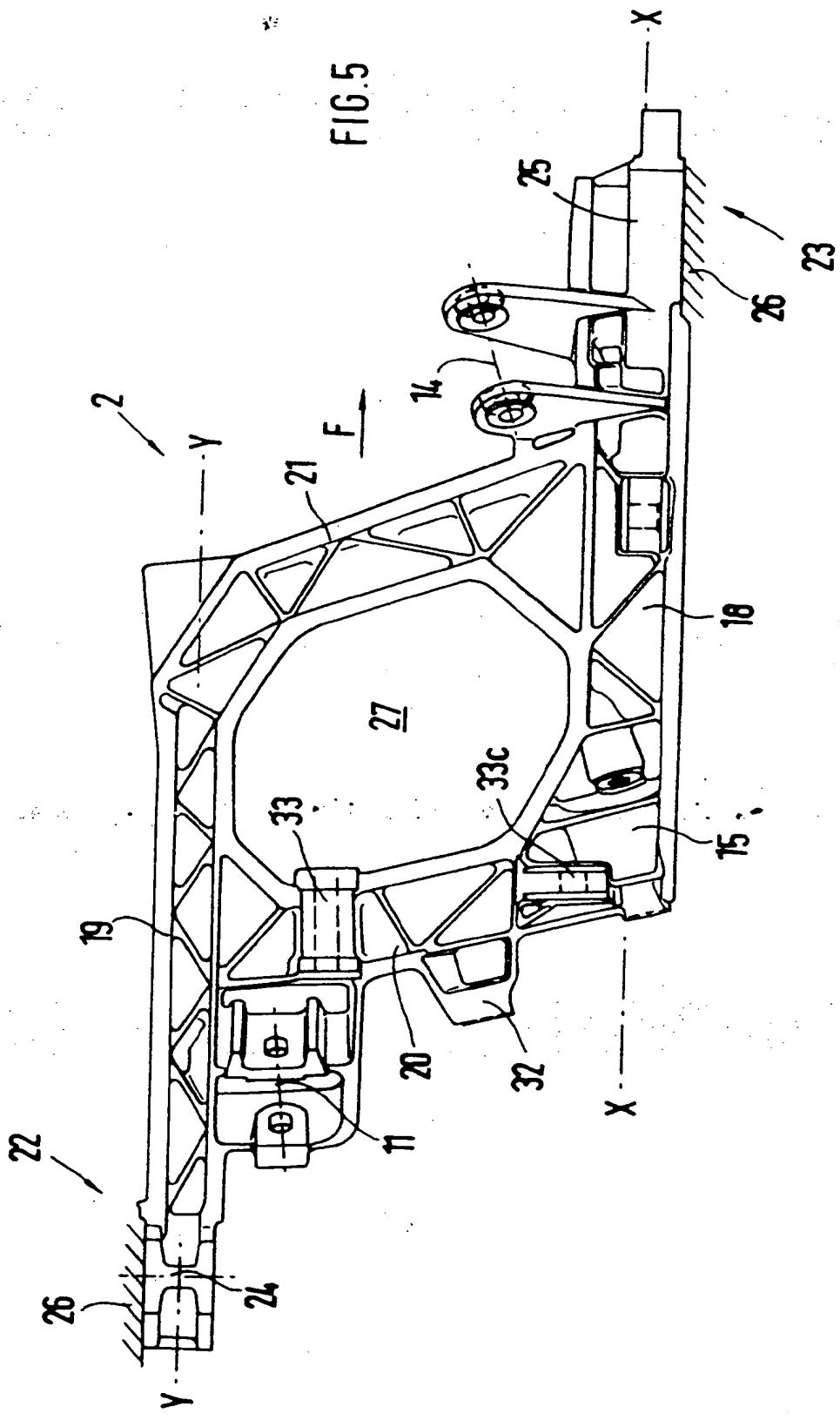
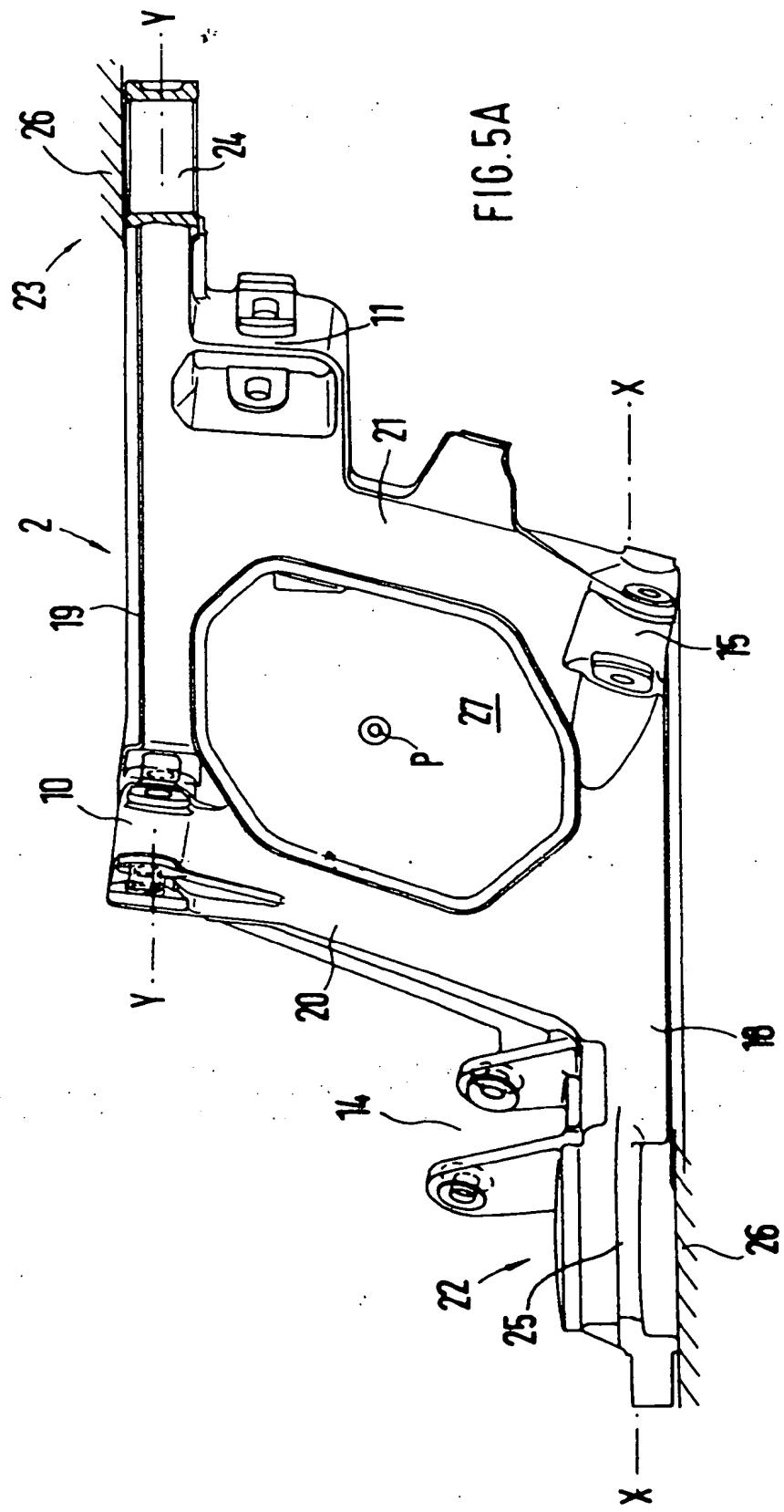
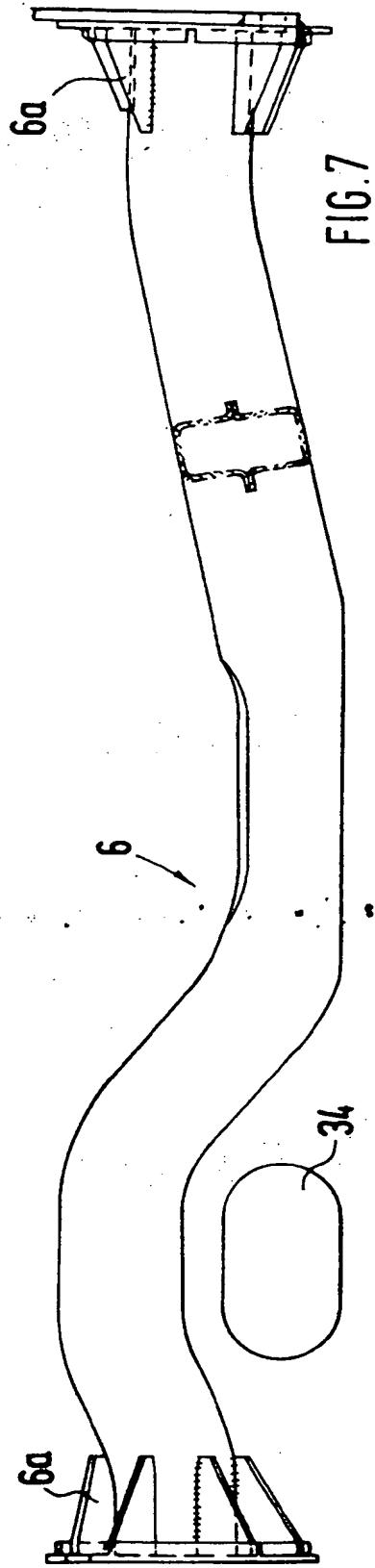
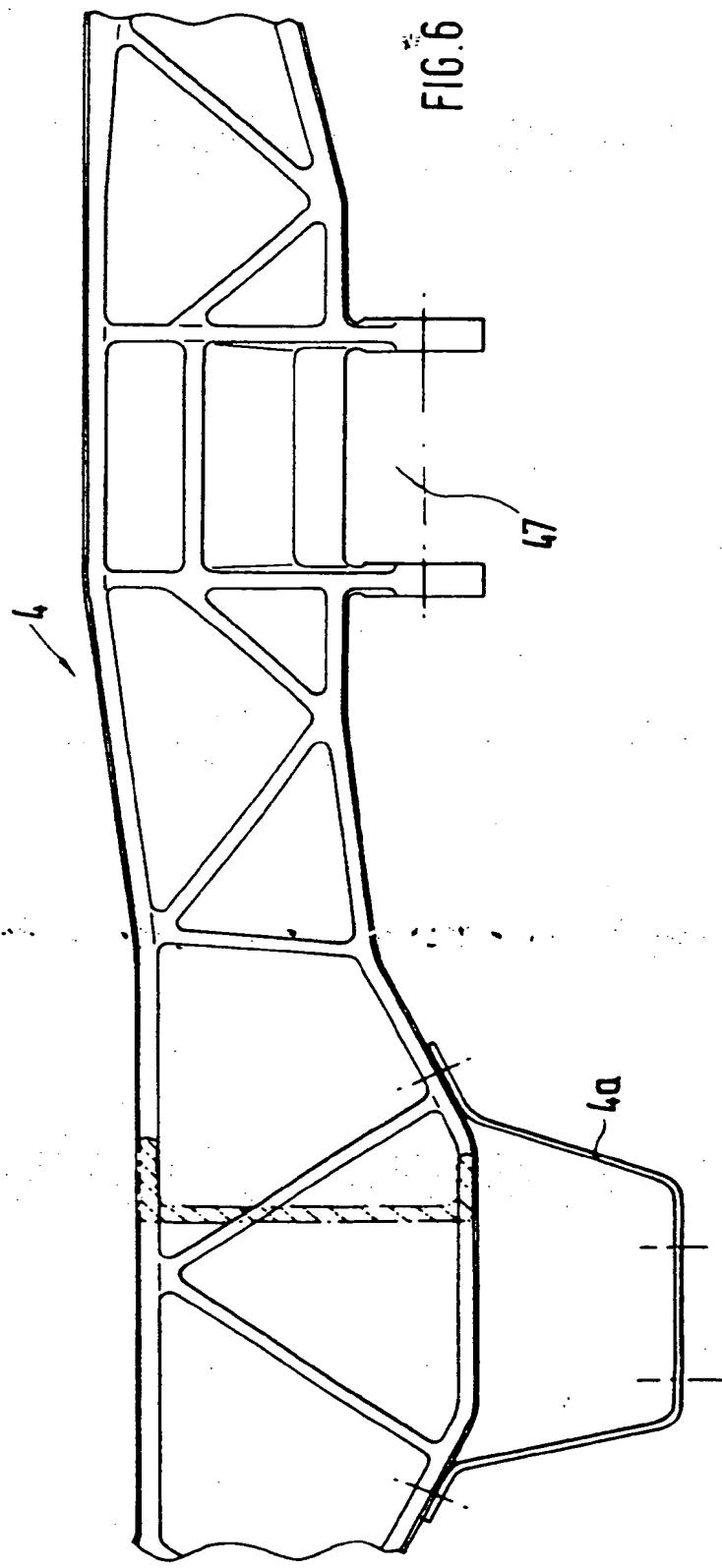


FIG. 4







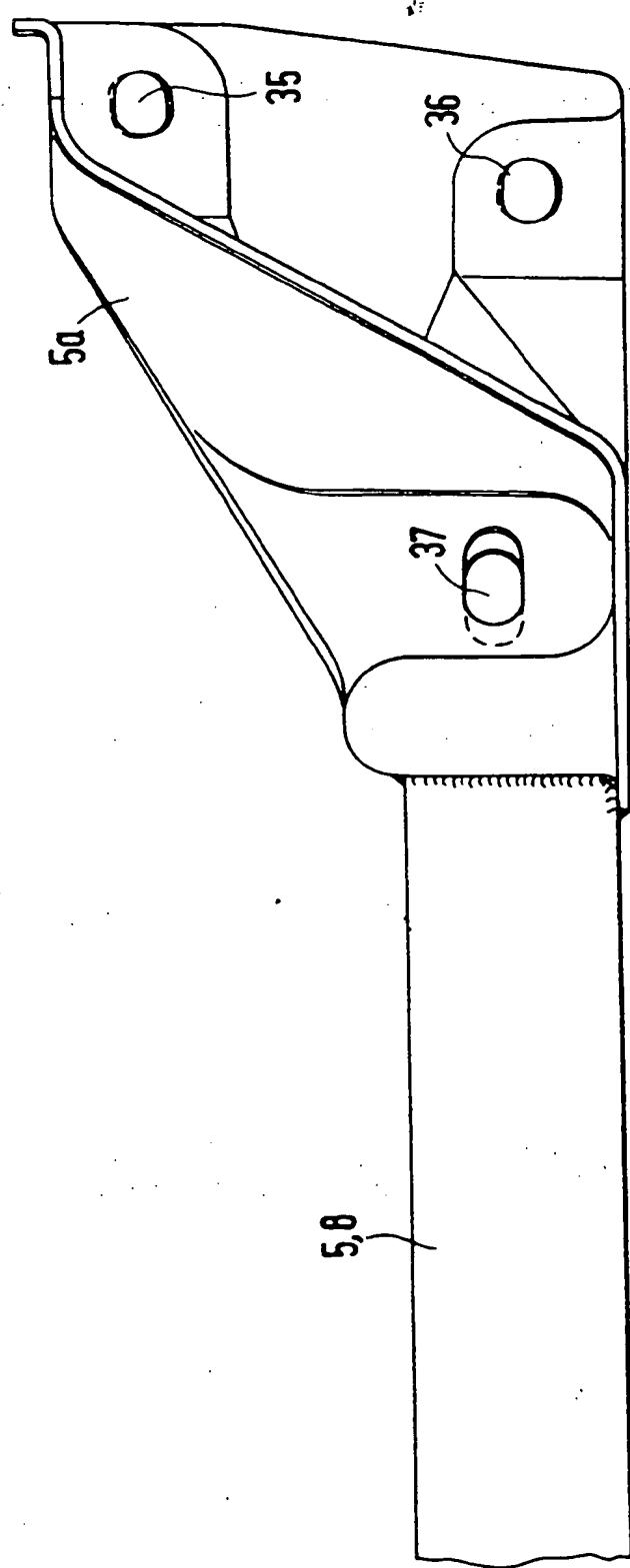


FIG. 8

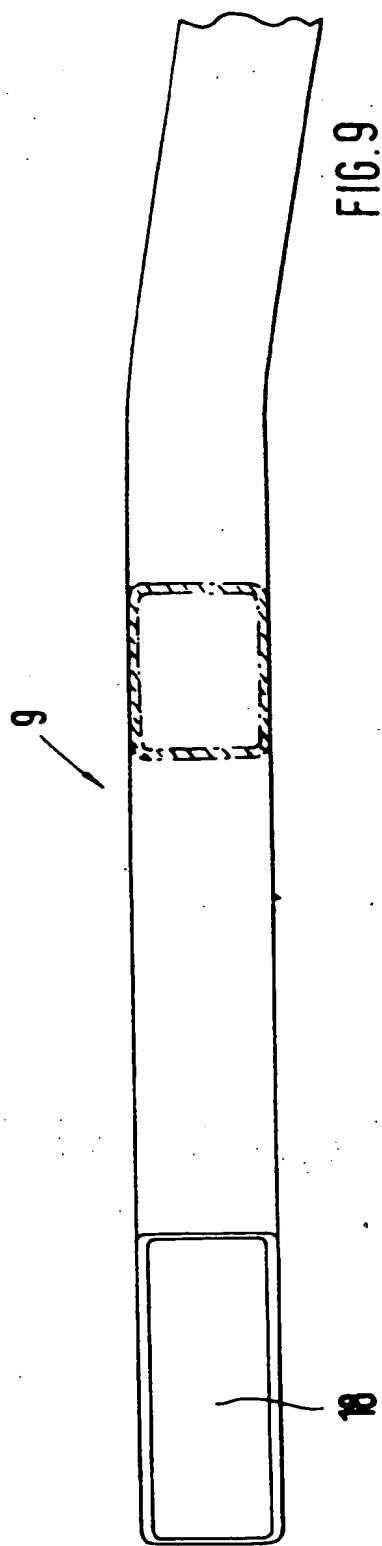


FIG. 9

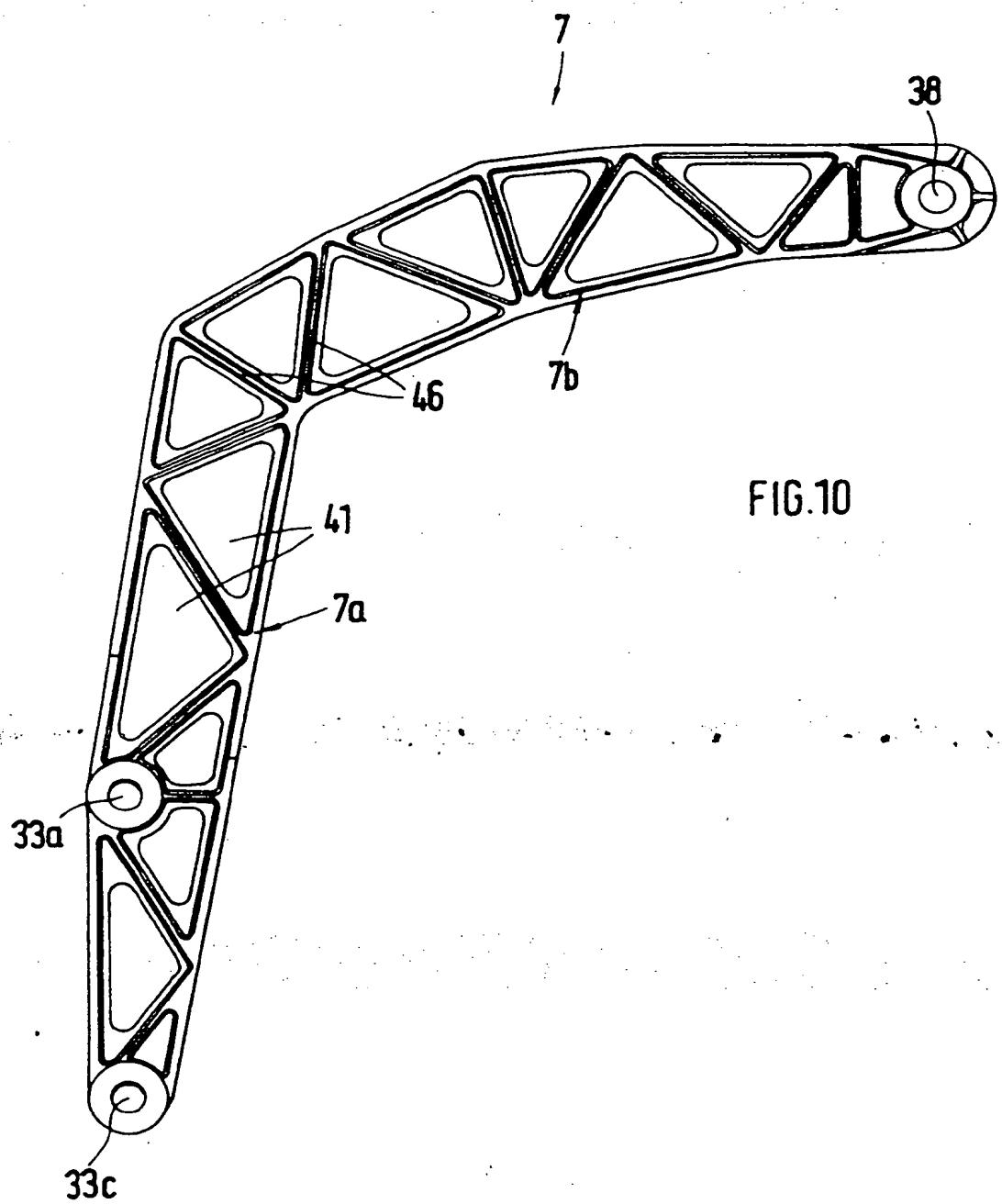


FIG.10

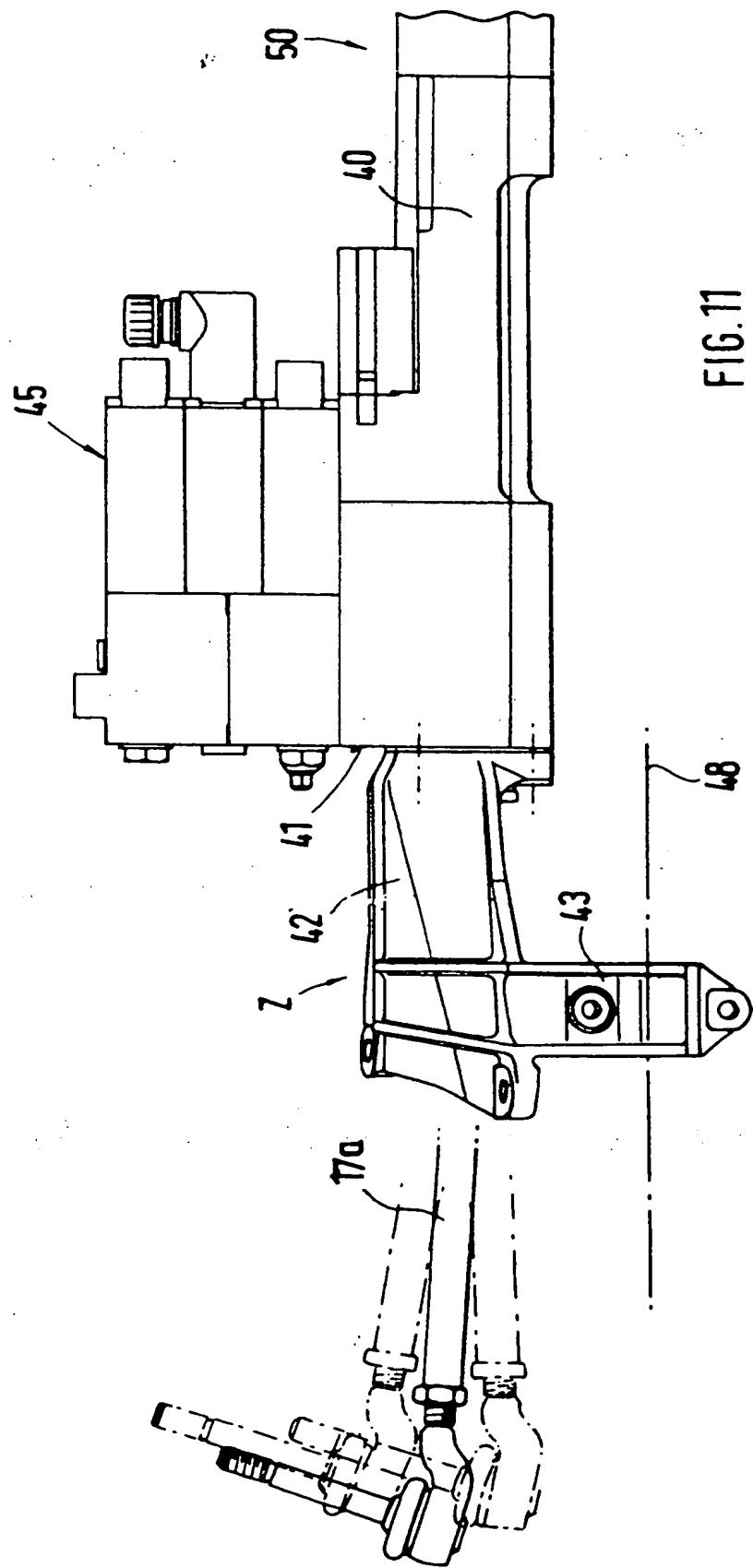


FIG. 11

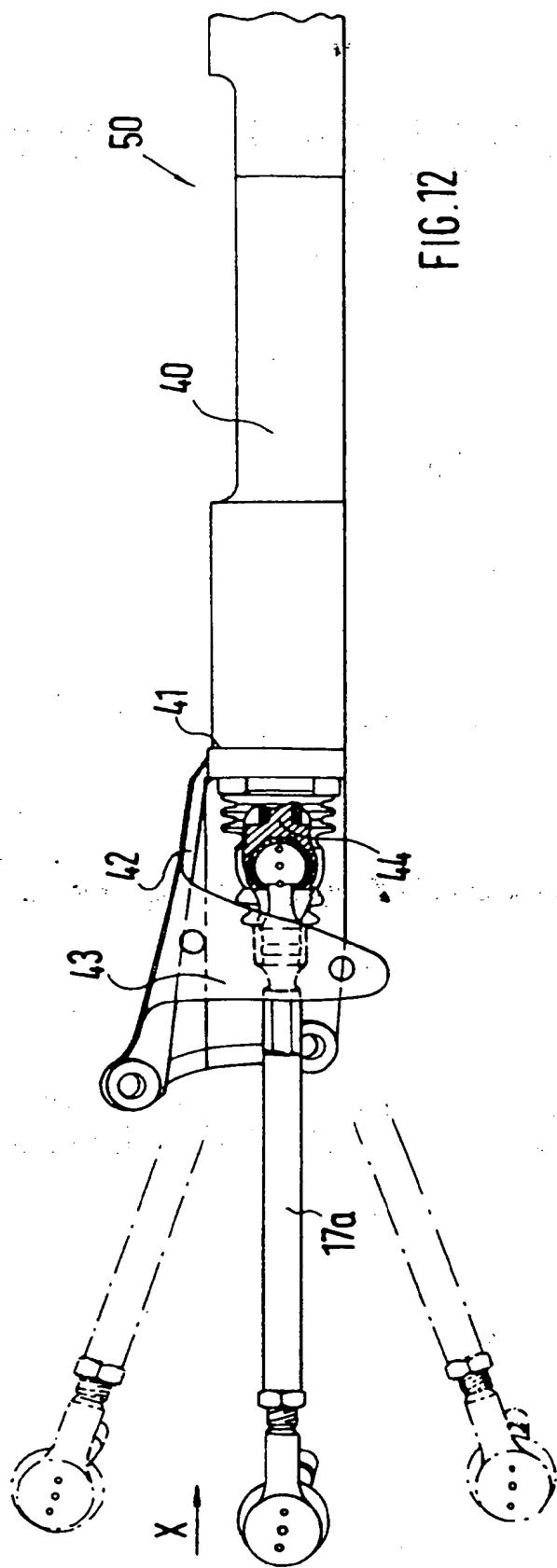


FIG. 12

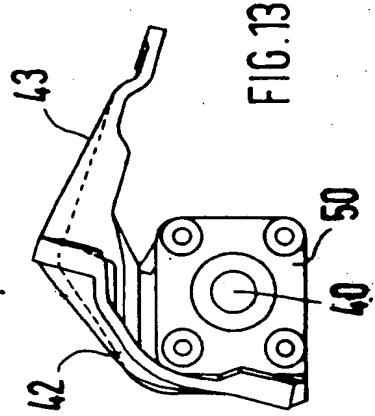


FIG. 13



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 92114168.5

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.)
D, A	<u>DE - B - 1 278 855</u> (VEB SACHSENRING AUTOMOBIL-WERKE ZWICKAU) * Gesamt * --	1, 5, 6	B 62 D 21/12 B 62 D 21/00
A	<u>EP - A - 0 295 661</u> (FERRARI INGINEERING S.P.A.) * Fig. 1, 2 * --	1, 5, 6, 9, 10, 17	
A	<u>FR - A - 2 615 458</u> (AUTOMOBILES PEUGEOT, AUTOMOBILES CITROËN) * Fig. 1, 2, 6 * --	1, 3	
A	<u>DE - A - 3 048 754</u> (DAIMLER-BENZ AG) * Fig. 1 * --	1, 2, 3	
A	<u>DE - A - 3 006 705</u> (GENERAL MOTORS CORP.) * Fig. 1, 2, 14 * --	1, 2, 3, 9, 18	
A	<u>DE - A - 3 811 259</u> (ADAM OPEL AG) * Gesamt * ----	1, 5, 19	RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int. Cl.) B 62 D B 60 K B 60 G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort WIEN	Abschlußdatum der Recherche 29-10-1992	Prüfer SCHMICKL	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist		
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument		
A : technologischer Hintergrund	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument		
O : nichtschriftliche Offenbarung			
P : Zwischenliteratur			
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument		

THIS PAGE BLANK (USPTO)